

大規模施設立地と交通施設の関係における意識に関する考察

嶋田 喜昭* 三上 弘城** 本多 義明*

A Study of Consciousness on the Relation between Location of the Large-scale Establishments and Transportation Facilities

Yoshiaki SHIMADA, Hiroki MIKAMI and Yoshiaki HONDA

(Received Aug. 30, 1996)

In this study, location of the large-scale establishment is discussed by the use of the questionnaire survey.

Firstly, relationship between benefit of public transportation and location of the large-scale establishments is analyzed.

Secondly, ideas of location planning are shown and discussed.

1. はじめに

本研究は、今後大規模施設の郊外立地が一層強まると予想される地方都市（福井市）を対象とし、大規模施設立地と交通施設、特に公共交通機関の利便性との関係についてその意識を分析し、今後の有効な大規模交通集中施設の立地計画の方向性を示すものである。具体的には、福井市に立地する大規模施設と公共交通機関の関係に関する意識調査から、大規模施設立地と公共交通機関の利便性に関する問題点を提示し、有効な大規模施設の立地の方向性について検討を行う。

2. 大規模施設立地と交通施設の関係に関する意識調査

(1) 調査の目的と方法

大規模施設立地と交通施設（公共交通機関）の関係に関する意識を把握するために、福井市内外の都市計画に携わる有識者を対象に、福井市における大規模施設の立地に関する評価、大規模施設と公共交通機関の関係に関する意識、及び新規の大規模施設の立地に対する意見についてアンケート調査を実施した。なお、配布75票に対し、有効回収55票で、回収率73.3%であった。

* 環境設計工学科 ** 大日本コンサルタント(株)

（２）福井市における大規模施設の立地に関する評価

①『現状の福井市の大規模施設（業務・商業・コンベンション）において問題となっていることは何だと思われますか。（複数回答可）』という質問に対する回答を図－１に示す。業務施設及びコンベンション施設においては、(1)、(2)、及び(3)の回答が上位３位を占めているのに対し、商業施設では、(8)の回答が多かった。これより、商業施設の都市構造に与える影響の強さが窺える。

②『大規模施設から連想するものは？』という質問に対して、自由に記述してもらったが、良いイメージとしては、「新しい」、「明るい」、「清潔」、「近代的」、「家族連れ」、「にぎわい」などが挙げられ、悪いイメージでは、「ばらまき行政」、「箱もの」、「作りすぎ」、「道路混雑」、「都心の空洞化」、「人工的で無機的」などが挙げられた。

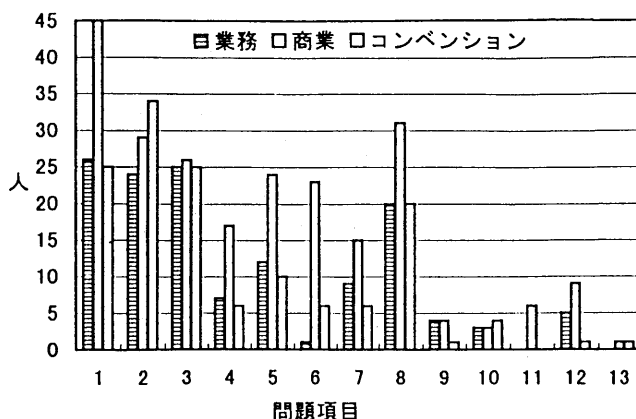
③『現在立地している施設は利用者の意見を反映して決められていると思いますか？』という質問に対しては、「思わない」との回答が８割強と最も多かった。その代表的な理由としては、「地価の安い、または建てやすい（行政にとって）場所に立地しているから」、「アクセスに関して考慮されていないから」、「交通弱者のことを考えていないから」、「わざわざ郊外に立地して、行政自ら都心の衰退を助長しているような気がするから」という意見があった。（図－２）

④『福井市の大規模施設の駐車場整備水準は高いと思いますか？』という質問に対しては、「低い」、あるいは「普通」という回答が多かった。その代表的な理由として、「福井市中心部では駐車場不足に伴う路上駐車が見受けられる」、「周辺交通環境（出入り口とその渋滞対策の面、出入口となる道路の性格）とミスマッチした配置、施設内容となっている」、「ピーク時対応の駐車台数を確保しておらず、周辺の土地利用が活発になると臨時駐車場の確保が将来的に難しい施設が多い」、「車にかわる公共交通機関がない」という意見があった。（図－３）

⑤『福井市の大規模施設の道路整備水準は高いと思いますか？』という質問に対しては、「低い」、「普通」という回答が多く、その代表的な理由として、「施設建設時に考えられる交通量を処理するように道路拡幅、新設が行われていない」、「許認可を行う監督官庁が周辺道路の交通に及ぼす影響を何も考えていないからではないか（道路部局との協議が行われているのであろうか?）」という意見があった。（図－４）

⑥『福井市の大規模施設に行く場合に路線バスを利用しやすいですか？』という質問に対しては、「しにくい」という回答が最も多く、その代表的な理由として、「駅前にてなければ乗り継ぎができない」、「便数が少なすぎる」、「時間がかかる」、「バスターミナルはあるが、完全な乗り継ぎターミナル機能が存在していない」という意見があった。（図－５）

⑦『福井市の大規模施設に行く場合に電車を利用しやすいですか？』という質問に対しては、「利用しやすい」との回答がなく、逆に「しにくい」との回答が大多数を占めた。また、その代表的な理由として、「利用できる施設が限られている」、「電車便数の少なさ」、「高運賃」、「電車に乗っている時間以上に歩くことに時間がかかる」、「施設自体、電車駅からのアクセスを考慮していない」という意見があった。



- (1) 周辺道路における交通環境悪化 (2) 公共輸送の利便性の低下
 (3) 都市基盤（交通施設）と施設容量との不整合 (4) 歩行者の安定性の低下
 (5) 周辺住民の生活環境の悪化 (6) 周辺の施設との競合問題
 (7) 地下への影響 (8) 都市構造への影響 (9) 地区のイメージダウン
 (10) 生態系へのダメージ (11) 風紀の乱れ (12) 地区コミュニティの崩壊
 (13) その他

図-1 現状の大規模施設における問題点

(a)	(b)	(c)	無回答	合計
2	46	6	1	55
3.6%	83.6%	10.9%	1.8%	100.0%

(a) 思う
 (b) 思わない
 (c) わからない

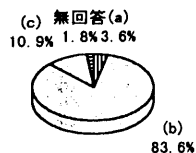


図-2 利用者の意見を反映して

大規模施設が建設されていると思うか

(a)	(b)	(c)	(d)	合計
10	21	20	4	55
18.2%	38.2%	36.4%	7.3%	100.0%

(a) 高い (b) 低い
 (c) ふつう (d) わからない

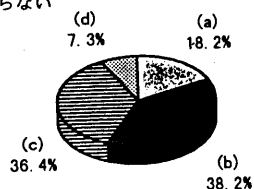


図-4 福井市の大規模施設周辺の道路整備水準は高と思うか

(a)	(b)	(c)	(d)	合計
13	17	20	5	55
23.6%	30.9%	36.4%	9.1%	100.0%

(a) 高い (b) 低い
 (c) ふつう (d) わからない

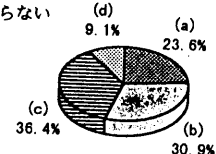


図-3 福井市の大規模施設の

駐車場整備水準は高いと思うか

(a)	(b)	(c)	(d)	無回答	合計
1	38	2	13	1	55
1.8%	69.1%	3.6%	23.6%	1.8%	100.0%

(a) 利用しやすい (b) 利用しにくい
 (c) 普通 (d) わからない

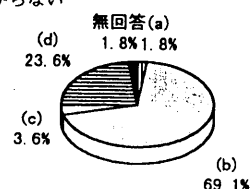


図-5 福井市の大規模施設へ行く場合には路線バスを利用しやすいか

(3) 大規模施設と公共交通機関との関係について

①『都心部における大規模施設と公共交通機関との接続はうまく行われていると思いますか?』という質問に対し、「思う」との回答が約4割、「思わない」との回答が5割強であった。「思わない」と回答した人の代表的な理由として、「都心のポテンシャルが低下して、需要と供給が分散化しており、消費者としての住民の意識が低い」、「接続について全く考慮されていない」、「立地が計画的でなく単独で考えられているため、輸送機関側の後追いの対応となっている」という意見があった。(図-6)

②『郊外部における大規模施設と公共交通機関との接続はうまく行われていると思いますか?』という質問に対しては、「思わない」との回答が大多数を占めた。その代表的な理由として、「大規模施設を利用するのに、直通バスとか、本数、時間帯においては便がないとか、中途半端が多すぎる」、「バス路線は全て都心が起終点となっており、都心を挟んだ郊外部同士の直接の連絡がない」という意見があった。(図-7)

③『大規模施設と公共交通機関との接続がうまく行われていない所での問題点とは?』という質問に対する回答は、「自動車交通主体による施設周辺の道路混雑」が13人、「交通弱者の利便性の低下」25人、「広域的(遠方からの)利用者の減少」4人であった。

④『当該施設に行く場合に利用する交通手段は何ですか?』という質問に対しては、ほとんどの施設に対して自動車を使用するとの回答が最も多く、バスや鉄道など公共交通機関を使用するとの回答は、全体の1~2割程度であった。また『駅やバス停がどのくらいの距離にあれば公共交通機関を利用しますか?』という質問に対しては、平均で260mとなった。ちなみに、これは既存調査の人が歩くことに対する抵抗距離とほぼ同等となっている。(図-8)

⑤『郊外の大規模施設周辺に公共交通機関がないことは問題であると思いますか?』という質問に対しては、「思う」との回答が約8割と最も多く、その代表的な理由として、「今後の高齢化社会に対して、交通弱者の交通が大きな問題となるから」、「車を所有している人のみを対象とした施設ということが問題である」という意見があった。また『公共交通機関がない施設周辺にはそれを設置すべきですか?』という質問に対しては、「設置すべき」との回答が6割強となった。(図-9、図-10)

(a)	(b)	無回答	合計
23	31	1	55
41.8%	56.4%	1.8%	100.0%

(a)はい
(b)いいえ

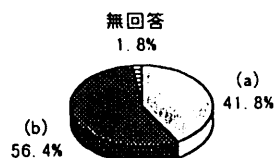


図-6 都心部における大規模施設と公共交通機関との接続はうまく行われているか

(a)	(b)	無回答	合計
6	48	1	55
10.9%	87.3%	1.8%	100.0%

(a)はい
(b)いいえ

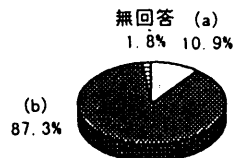


図-7 郊外部における大規模施設と公共交通機関との接続はうまく行われているか

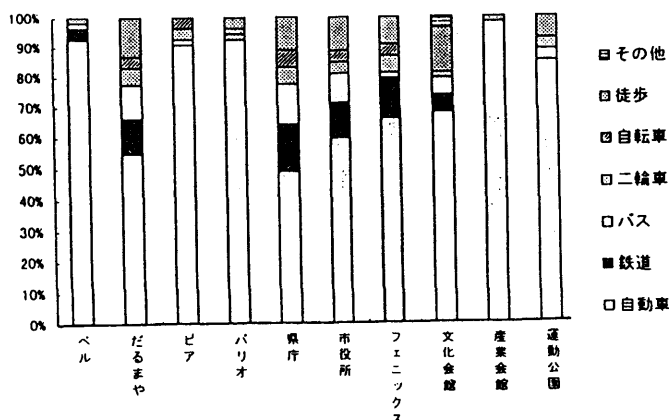


図-8 上記の施設に行く場合に利用する交通手段

(a)	(b)	(c)	無回答	合計
43	9	2	1	55
78.2%	16.4%	3.6%	1.8%	100.0%

(a) 思う
(b) 思わない

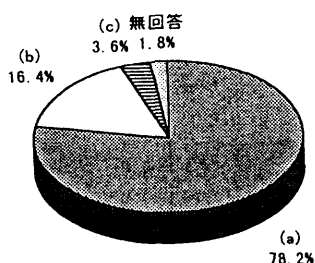


図-9 郊外の大規模施設周辺に公共交通機関がないことは問題であると思いますか

(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	無回答	合計
12	22	12	3	2	4	55
21.8%	40.0%	21.8%	5.5%	3.6%	7.3%	100.0%

(a) 早急に設置すべき
(b) 設置すべき
(c) 設置すべきであるが仕方がない
(d) 別に設置しなくてもよい
(e) わからない

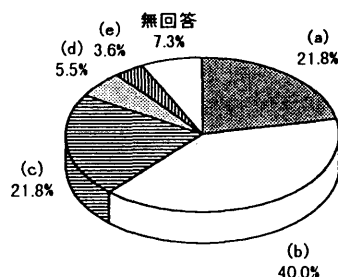


図-10 公共交通機関がない施設周辺にはそれを設置すべきですか

(4) 新規の大規模施設の立地について

①『将来建設される大規模な業務施設、商業施設、コンベンション施設はどこに建設すべきだと思いますか?』という質問に対する回答を表-1に示す。業務施設については、「都心部」27人、「都心部の周辺」12人、「郊外」9人、「その他」2人であった。都心部と回答した人の代表的な理由としては、「都心の密度を高め求心性のある魅力ある都心空間の整備が必要(都心の空洞化防止)」、また都心部の周辺と回答した人では、「駅西を商業ゾーン、駅東を業務ゾーンとした都心部の拡散を図ることが好ましい」、さらに郊外と回答した人では、「都市及びその周辺における駐車場確保の困難性と都心への域内交通の乱入を防ぐため」という意見があった。

同様に商業施設については、「都心部」21人、「都心部の周辺」10人、「郊外」16人、「その

他」3人であった。都心部と回答した人の代表的な理由としては、「商業地区は都心にあって都市だと思う」、「県庁を取り壊し、公園（地下駐車場）として周辺に商業地区を形成させる」という意見、また都心部の周辺と回答した人では、「都心部だと現状の車社会では中心部への交通混雑を引き起こしかねず、交通流を乱さず、かつ公共交通機関利用者にとっても利便性の高いフェニックスプラザ近辺が理想である」という意見、さらに郊外と回答した人では、「周辺の施設（在来の商店街）との競合問題が少なく、また自動車交通が発達しているため。ただし、交通アクセスを義務づけ、取付及び周辺整備は受益者負担にする」という意見があった。

同様にコンベンション施設については、「都心部」23人、「都心部の周辺」16人、「郊外」10人、「その他」3人であった。都心部と回答した人の代表的な理由としては、「交通弱者にも利用しやすい主要交通機関が集まる都心部がよい」、「コンベンション施設は誰もが平等に利用できる必要がある」という意見、また都心部の周辺と回答した人では、「コンベンション施設はゆとりある外部空間の整備が必要であり、それを都心部周辺に求めたい」という意見、さらに郊外と回答した人の代表的な理由としては、「公共交通機関の整備の可能性があるから」という意見があった。

②『施設を建設する時に、公共交通機関との接続を考えて位置を決めるべきだと思いますか？』という質問に対しては、「思う」が約8割を占めた。その代表的な理由としては、「交通弱者の利便」、「道路混雑の緩和」、「県外者の利用」、「特に業務、コンベンション系は公共性が高いため、利用率の向上」という意見があった。（表-2）

③『大規模施設が新設されると生じる問題（都心部と郊外部）は何だと思いますか。（複数回答可）』という質問に対しては、都心部における問題点として回答の多かった順に、(1)周辺道路における交通環境悪化、(3)都市基盤（交通施設）と施設容量との不整合、(6)周辺の施設との競合問題であり、対し郊外部では、(8)都市構造への影響、(5)周辺住民の生活環境の悪化、(1)周辺道路における交通環境の悪化であった。都心部と郊外部では意識が異なることが窺える。（図-11）

④『今後、大規模施設を建設する際に開発者に対して交通アセスメントを義務づけるべきだと思いますか？』という質問に対しては、「思う」が約9割を占めた。その代表的な理由としては、「アセスメントの考え方からして原因者が行うのは当然のことであるが、交通だけの観点ではなく、総合的評価の中で検討すべき」、「周辺整備は受益者負担が当然と考え、周辺住民や一般の道路利用者にとって常に快適で円滑な交通を与えるべきだから」という意見があった。逆に、「思わない」と回答した人の意見として、「開発者自らがアセスメントを行っても、我田引水になりがちで、第3のチェックが必要となろう」があった。（表-3）

（5）意識調査のまとめ

以上の集計結果から大規模施設立地と公共交通機関の関係についてまとめると次のとおりである。

第1に、大規模施設が計画的に建設されていないという問題が挙げられる。これは、『現在立地している大規模施設が利用者の意見を反映して立地しているか』の質問に対し、大多数が「思わない」と回答しており、その理由として、「アクセスに関して考慮されていない」、「交通弱者のことを考えていない」などの意見があったこと、また『福井市の大規模施設の駐車場整備水準は高いと思いますか』の質問に対し、低いとの回答が3割あり、その理由として、「周辺交通環境とミスマッチした配置、施設内容となっている」という意見があったこと、さらに『大規模施設に行く場

表－１ 将来建設される大規模施設な施設はどこに建設すべきか

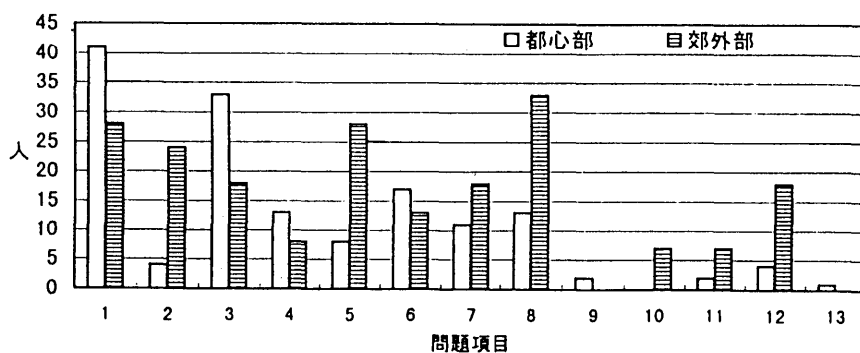
業務施設	(a)	(b)	(c)	(d)	無回答	合計
	27	12	9	2	5	55
	49.1%	21.8%	16.4%	3.6%	9.1%	100.0%
商業施設	(a)	(b)	(c)	(d)	無回答	合計
	21	10	16	3	5	55
	38.2%	18.2%	29.1%	5.5%	9.1%	100.0%
コンベンション施設	(a)	(b)	(c)	(d)	無回答	合計
	23	16	10	3	3	55
	41.8%	29.1%	18.2%	5.5%	5.5%	100.0%

(a)都心部 (b)都心部の周辺
(c)郊外 (d)その他

表－２ 大規模施設を建設する際に

公共交通機関との接続を考えて建設すべきか

(a)	(b)	(c)	無回答	合計	(a)思う
45	4	0	6	55	(b)思わない
81.8%	7.3%	0.0%	10.9%	100.0%	(c)わからない



図－１１ 新規の大規模施設が建設されると生じる問題

(注) 数字は図－１の説明と同じである

表－３ 今後、大規模施設を建設する際に

開発者に対し交通アセスメントを義務づけるべきか

(a)	(b)	(c)	無回答	合計	(a)思う
49	2	2	2	55	(b)思わない
89.1%	3.6%	3.6%	3.6%	100.0%	(c)わからない

合に公共交通機関を利用しやすいですか』という質問に対し、利用しにくいとの回答が過半数を超えており、バスに関しては、「駅前に出なければ乗り継ぎができない」、「バスターミナルはあるが、完全な乗り継ぎターミナル機能が存在していない」などの意見、電車に関しては、「利用できる施設が限られている」、「施設自体が電車駅からのアクセスを考慮していない」などの意見があったことに起因している。つまり、現在立地している大規模施設は公共交通機関との関係を重視した立地が行われておらず、地方都市では自動車に頼る傾向が強く表れてはいるが、それに代わる公共交通機関への転換が望まれるところである。

第2に、第1の問題とも関連するが、特に大規模施設へのアクセスの悪さから生じる問題が挙げられる。『都心部及び郊外部における公共交通機関との接続はうまく行われていると思いますか』という質問では、「思わない」との回答がともに過半数を超えており、特に郊外部においてはその回答割合が高く、理由として「バス路線は全て都心が起終点となっており、都心を挟んだ郊外部同士の直接の連絡がない」という意見があった。そして、『大規模施設と公共交通機関との接続がうまく行われていないところでの問題点は』という質問に対し、「交通弱者の利便性の低下」、「自動車交通主体による施設周辺の道路混雑」との問題が多く指摘された。そのため『大規模施設に行く場合に利用する交通手段は何ですか』という質問に対しては、いずれの施設へも過半数以上の人々が自動車と回答しており、公共交通機関との回答が極めて少なくなっている。さらに郊外の大規模施設周辺に関しては、約8割が問題であるとし、公共交通機関がない施設周辺には公共交通機関を整備する必要があるとの意見がある。

第3に、今後の施設立地に対する課題が挙げられる。『将来建設される大規模施設（業務・商業・コンベンション）は、どこに建設すべきだと思いますか』という質問に対し、いずれの施設においても都心部にとの回答が多かったことから、都心部に施設を集中させ活性化を図りたいとの考えと思われるが、現状では施設を増設できるような土地はなく、都心周辺や郊外部への新設及び都心部との連携がとれた計画的な立地が望まれる。

第4に、大規模施設周辺の交通問題が挙げられる。実際にも、駐車場の容量不足からくる駐車待ち行列、駐車場の進入・退出路や周辺道路における交通混雑、二輪車の放置などがみられる。また、『施設を建設する時に、公共交通機関との接続を考えて位置を決めるべきだと思いますか』という質問に対し、「思う」という回答が大多数を占め、その理由として「交通弱者の利便」、「道路混雑の緩和」、「県外者の利用」というものがあげられたこと、あるいは『今後、大規模施設を建設する際に開発者に対して交通アセスメントを義務づけるべきだと思いますか』という質問に関して、ほとんどの人が「必要である」と回答していることによる。

自動車中心社会である地方都市においては、これからの高齢化社会に向けてますます公共交通機関の整備と利便性の確保が不可欠となってくると考えられる。また、既存の交通アセスメントを開発者に義務づけるだけでなく、その手法の開発も行っていくことが必要である。

3. 今後の大規模施設立地における課題と方向性

大規模施設を公共公益施設、商業施設、コンベンション施設に分類し、それぞれの今後の施設立地における課題及び方向性を整理する。

1) 公共公益施設について

公共公益施設は市民が平等に利用できなければいけない施設であるため、アクセス（利便性）の良い場所に建設することが望ましい。意識調査の集計結果をみると、有識者の過半数が都心部に建設することが理想としている。福井市都心部は現在、県庁や市役所等の公共性の高い施設が立地しているが、今後の施設立地において十分に利用者の利便性を考える必要がある。

2) 商業施設について

商業施設は現在の動向から今後も郊外に立地する傾向にあるといえる。郊外型の大規模商業施設には、自動車交通が集中し、周辺道路における道路混雑等様々な交通環境への悪影響を引き起こしている。したがって、交通アセスメントを開発者に対して義務付けることはもちろん、自動車交通にかわる公共交通機関の整備が必要といえる。一方、現在、都心の魅力の低下とともに都心の空洞化が問題となっており、意識調査の集計結果をみてもそれを危惧して商業施設を都心部にという意見も多い。商業施設は単なる買い物の場を消費者に提供するだけでなく、地域経済社会の中核として、またコミュニティの中核としての役割を果たすことが求められている。

3) コンベンション施設について

コンベンションは交流促進の事業として、地域経済に与える影響が強い。意識調査によると有識者の約4割が都心部に立地すべきであると答えている。現在立地している施設は都心部の周辺に多く存在しているが、県外からの来客者を考えた場合には都心部に立地することが望ましいとの考えからである。都心部周辺や郊外に立地する場合には、来客者をスムーズに施設へ誘導するような公共交通機関の整備が不可欠といえる。

全体的に考えてみると、地方都市においては自動車が交通の主な手段であるため、大規模施設を建設する際には交通アセスメントを開発者に対して義務付けるべきであり、開発者自身が自動車交通における問題点をよく考慮したうえで施設を建設すべきである。また、これからの高齢化社会にむけて自動車交通だけではなく、公共交通機関の整備及び改善が求められる。

4. まとめ

本研究では、地方都市における大規模施設と交通施設との関係及び今後の大規模施設の立地の方向性を探るために、福井市内外の有識者の意識調査を行い、今後の大規模施設立地の方向性を検討した。本研究で得られた成果は以下のとおりである。

有識者に対する大規模施設と交通施設との関係に関する意識調査では、①大規模施設が計画的に建設されていないという問題、それに伴う②大規模施設へのアクセスの悪さから生じる問題、③今後の施設立地に対する課題、及び④大規模施設周辺の交通問題が把握された。また、意識調査を踏まえ、今後の大規模施設立地における課題と方向性を公共公益施設、商業施設、コンベンション施設に分類して示した。

今後の課題として、大規模施設と公共交通機関との垂離の状況を都市構造面からさらに分析し、効率的土地利用のあり方や一体的整備の必要性等について検討する必要がある。

